GRAN PREMIO D'UNGHERIA *La Ferrari decisa ad accorciare le distanze dalla Renault sul selettivo circuito di Budapest*

Schumi insegue il poker per arrivare al titolo

Le gomme potrebbero fare ancora la differenza dopo una settimana di polemiche

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

di **Davide Portioli**

BUDAPEST La Formula Uno va di corsa, la Ferrari anche. La rimonta impossibile è diventata adesso una eventualità concreta, in Ungheria se ne avrà una nuova verifica, in un Gp che potrebbe diventare importante per il campionato in corso, e, per altri motivi e altre scuderie, anche per quelli a venire. Un appuntamento da non perdere a tutti i costi, per appassionati e no.

Il duello. Schumi contro Alonso, Ferrari contro Renault. Il copione è quello, e tale resterà fino alla fine della stagione. La Ferrari sulle ali dell'euforia cerca un nuovo colpaccio, confidando magari nell'aiuto di esterni come Raikkonen o Button, ma anche la Toyota con Trulli potrebbe inserirsi al vertice. Il momento delle Rosse è di quelli magici, a livello tecnico il pacchetto monoposto-pneumatici non sembra aver rivali, anche se siamo abituati a cambi di rendimento da un Gp all'altro. La nota indubbiamente positiva è nella capacità evidenziate ancora una volta dagli uomini di Maranello nello sviluppo della vettura, così come importante è stata la risposta della Bridgestone.

Michael Schumacher

L'incognita. Ora bisognerà vedere quale sarà la risposta Renault e Michelin. Difficilmente la casa produttrice di pneumatici fallirà come in Germania. La scuderia francese da parte sua anche nella passata stagione seppe reagire ad un momento di difficoltà nei confronti della McLaren, con la conquista di un titolo costruttori che sembrava ad un certo punto finisse alle Frecce d'argento. In più c'è grande curiosità per l'impiego dell'ormai famoso mass damper. Al termine di un balletto poco edificante, ma in fatto di regolamenti non è la prima volta, la Fia ha prima invitato a levare il dispositivo come fosse illegale, poi ha dato il via libera per il suo impiego domenica prossima, specificando che un eventuale futuro giudizio negativo non avrebbe avuto valore retroattivo. Nel caso il mass damper venisse giudicato come un dispositivo illegale, non verrebbero comunque tolti i punti guadagnati nelle gare in cui è stato utilizzato. C'è chi dice che si tratta di un dispositivo che aiuta nelle prestazioni e chi (ovviamente in campo Renault) no. Forse già la gara sul tortuoso circuito ungherese (il mass damper limiterebbe le vibrazioni del muso della vettura e aiuterebbe l'inserimento in curva, garantendo al contempo un utilizzo migliore delle gomme) dirà qualcosa in più.

Mercato. L'altra notizia della settimana è l'impiego di Kubica sulla Bmw Sauber al posto di Villeneuve.

Ufficialmente il pilota canadese risente dei postumi dello schianto in Germania. Dietro alla vicenda potrebbe però esserci un distacco, a questo punto definitivo, tra il team e il pilota. Chi invece sicuramente un sedile per il 2007 se lo è già assicurato è Alexander Wurz.

L'esultanza del popolo della Ferrari dopo la trionfale vittoria di Schumacher a Hockenheim

LE ULTIME

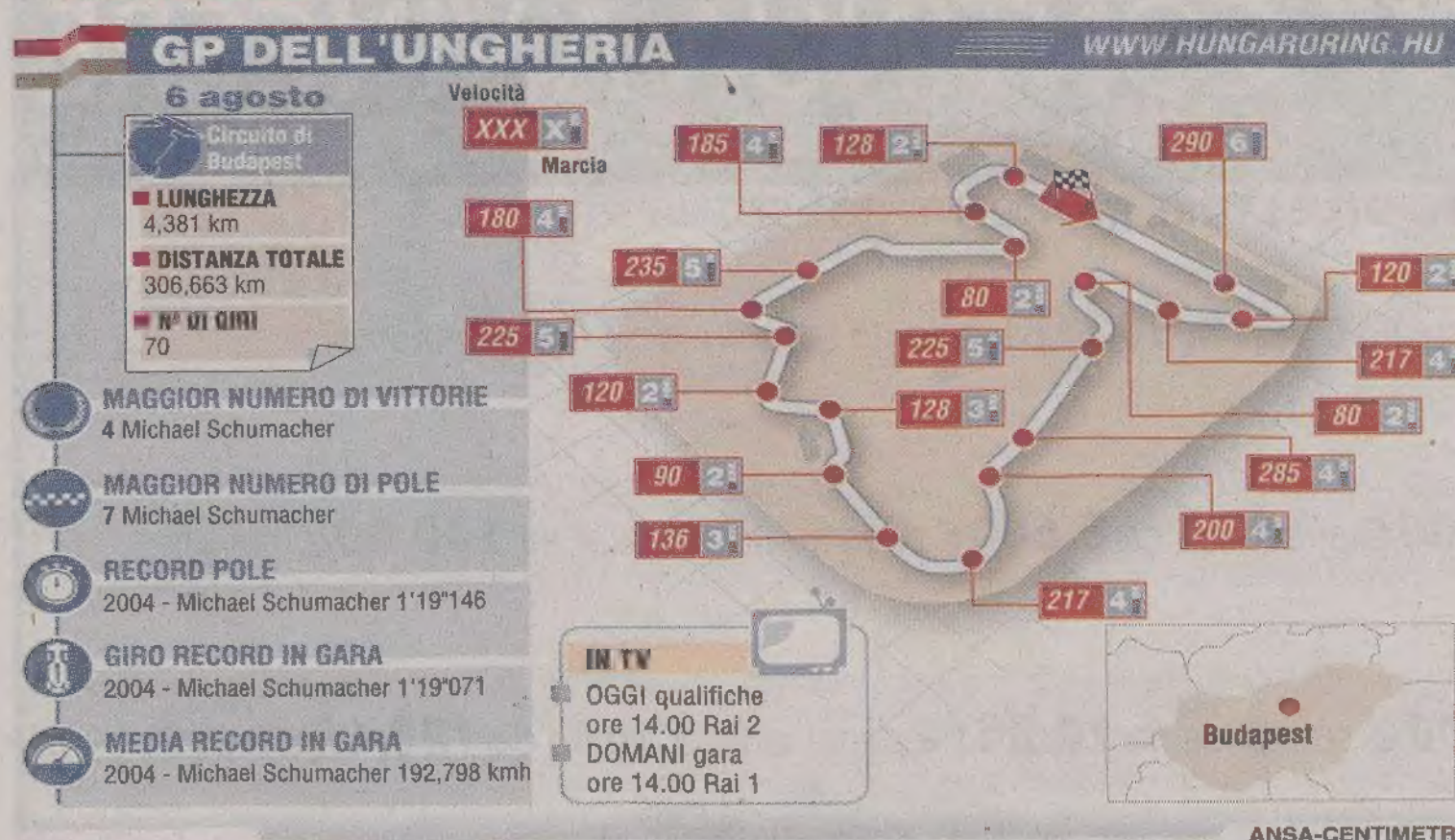
Kimi Raikkonen sempre più vicino a Maranello

BUDAPEST Kimi Raikkonen parla del suo futuro. «Non sono felice di come sta andando. Dopo essere finito secondo nello scorso campionato del mondo mi aspettavo di poter competere per il titolo». Il finlandese parla anche del suo futuro: «Sto bene nella posizione in cui sono, e quindi posso tranquillamente scegliere anche la scuderia dove correrò nel prossimo anno. Annuncerò la mia decisione quando sarà il momento giusto, e il futuro di Michael Schumacher non influenzerà di certo la mia decisione».

E' di ieri la notizia diffusa da un tabloid finlandese secondo il quale in realtà tra Raikkonen e la Ferrari è ormai tutto definito. Per l'attuale prima guida della McLaren è in vista un quinquennale a Maranello a partire dalla prossima stagione. L'indiscrezione viene definita proveniente da ambienti vicini a Kimi.

AUDIENCE Più italiani davanti alla tv L'impennata della Ferrari (non certo la spettacolarità dei Gp) hanno garantito nelle ultime gare una crescita costante degli spettatori italiani, davanti allo schermo. Si va dai quasi sei milioni del Gp del Canada, ultima vittoria di Alonso in pieno clima di Mondiali di calcio e con uno share inferiore al 50%, ai quasi nove milioni di telespettatori (e 61% di share) registrati dall'Auditel domenica scorsa.

Numeri rispettabili se rapportati alla stagione estiva.

LE PROVE

Il pilota iberico punito per una doppia scorrettezza in pista dopo un piccolo tamponamento nelle «libere»

Massa il più veloce, Alonso penalizzato di 2 secondi

Oggi alle 14 le qualifiche su Rai2. Domani diretta per la gara alle 14 su Rai1

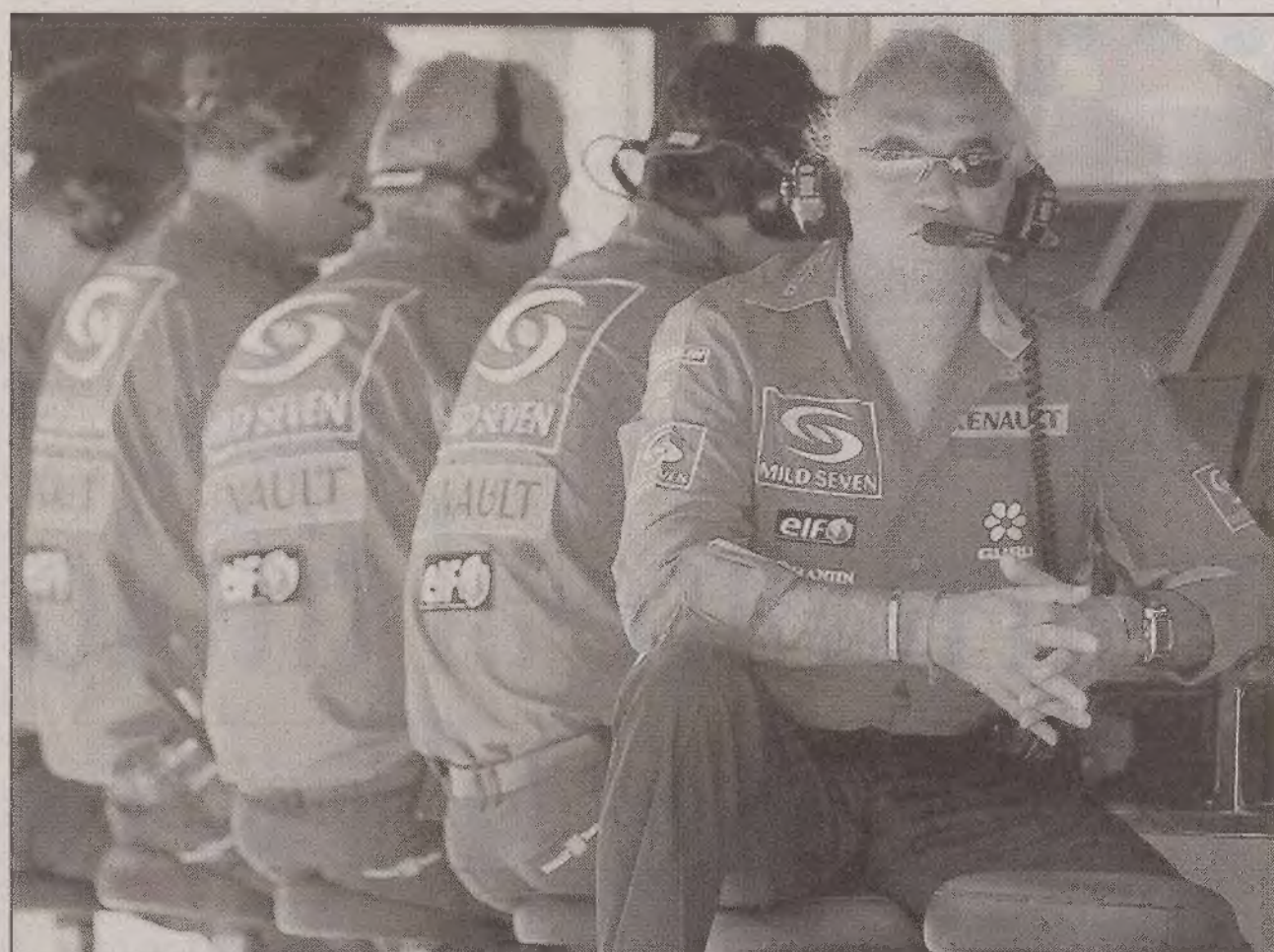
BUDAPEST La Ferrari vuol proseguire l'ottima striscia di risultati positivi che le hanno permesso di ridurre sostanzialmente il divario dalla Renault di Fernando Alonso, leader della classifica piloti. Nel venerdì di prove libere (due sessioni disputate all' Hungaroring) è la «rossa» di Felipe Massa a chiude con il miglior tempo la seconda sessione di prove libere, in vista del Gp di domani. Il pilota sudamericano ha girato in 1'21"778, precedendo le Renault dello spagnolo Fernando Alonso e dell'italiano Giancarlo Fisichella.

Sesta la Toyota di Ralf Schumacher davanti al compagno di scuderia Jarno Trulli. Ottavo tempo per la Ferrari di Michael Schumacher, ad oltre 1 secondo da Massa. Tredicesimo tempo per la Honda del brasiliano Rubens Barrichello (a 2«667), davanti al compagno di squadra Jenson Button. Venticinquesimo tempo per Kimi Raikkonen (1'25»968), che aveva dominato la prima ora di prove libere.

Soddisfazione in casa Ferrari al termine delle prove. «Come sempre abbiamo lavorato sulla valutazione delle gomme e sulla ricerca del miglior assetto della vettura - ha dichiarato Massa - la pista era molto sporca e, quindi, era molto difficile guidare. Dobbiamo cercare di analizzare con grande attenzione tutte le informazioni raccolte per poter fare le scelte giuste».

Michael Schumacher, terzo tempo nella 1.a sessione, 8.o nella seconda, non si sbilancia più di tanto: «È sempre difficile giudicare i risultati del venerdì: bisogna analizzare attentamente i dati per avere un quadro più chiaro della situazione. Sono stato a lungo in pista nella seconda ora e non ho potuto seguire molto quello che facevano gli altri piloti. In generale, possiamo dire che il nostro pacchetto vettura-motore-gomme Bridgestone è buono ma non sappiamo quanto siano competitivi gli altri. Il vero punto è scegliere la gomma giusta per la gara e le qualifiche».

I commissari del Gp di Ungheria hanno penalizzato Fernando Alonso complessivamente per 2 secondi da aggiungere a tutti i tempi che lo spagnolo realizzerà nelle tre manche delle qualifiche che oggi definiranno la griglia di partenza del Gp di Ungheria.

I commissari hanno punito due scorrettezze del campione del mondo: la prima il suo litigio con l'olandese Doornbos dopo che si erano tamponati, la seconda un sorpasso in regime di bandiera gialla.

A sinistra Flavio Briatore; qui sopra i meccanici della Renault durante la messa a punto; a fianco Alonso nella sua monoposto

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO D'UNGHERIA *Dura accusa del numero uno della Renault sul nodo mass damper*

Briatore: «La Fia contro di noi»

«Stanno falsando il campionato ma non ci faremo ricattare»

BUDAPEST «La Fia dovrebbe essere solo l'arbitro, invece si sta falsando il campionato. E la cosa è fatta pure male, tanto che anche molti media lo hanno capito. Sta succedendo quello che è successo già anni fa. C'è un impegno incredibile della Fia a giocare contro di noi». È durissima la controffensiva di Flavio Briatore contro la federazione internazionale sul pasticcio dei mass damper, il dispositivo inventato dalla Renault, montato sulle sue vetture sin dal settembre 2005 e vietato dalla Fia all'indomani del gp di Francia di tre settimane fa a Magny Cours. «Trovo ridicolo dalla A alla Z - ha aggiunto - il fatto che a metà campionato si cambino le carte. Non mi sembra una cosa corretta. Sicuramente qualche team ha spinto per questo, altrimenti non sarebbe successo».

La Renault in Ungheria correrà con il mass damper? «Non lo metto - afferma Briatore - perchè non voglio essere ricattato di nuovo dalla federazione». Il manager piemontese ha preso posizione nel corso di una conferenza stampa riservata ai giornalisti italiani. Nel corso di quasi un'ora di colloquio Briatore, operato a luglio per l'asportazione di un tumore ai reni, ha lanciato un appello per la prevenzione. Ed ha assicurato di stare benissimo e di non avere problemi a continuare la sua attività in Formula 1.

Alonso e Briatore comunque sono fiduciosi: «Qui non andrà a finire come ad Hockenheim. Un episodio negativo, deludente al punto da sorprenderci. Non ci aspettavamo tanti problemi legati alle gomme, dovuti al blistering (la formazione di bolle in superficie, ndr.) Soprattutto. In vista di domani fiducioso». Fernando Alonso è pronto a riscattare la prova incolore di qualche giorno fa, almeno a parole; nella pratica, però, è più dura. Sembra difficile pensare che in Ungheria la sua R26 torni quella di un mese fa. «L'Hungaroring, oltretutto - sono sempre parole dello spagnolo -, mi piace davvero tanto. Quelle curve una di seguito all'altra sono stimolanti; è un appuntamento che aspetto sempre con desiderio».

Gli piaccia o no il tracciato, anche Flavio Briatore non vede l'ora di valutare le sue monoposto a Budapest: «Quello ungherese è un circuito diverso da Hockenheim - commenta il manager piemontese -, sarà un'altra storia. Noi, oltretutto, avremo pneumatici con mescole diverse, i problemi di domenica scorsa non si ripeteranno».

Le gomme in questione dovrebbero essere le Michelin usate sino al Gran Premio del Canada, quelle che la McLaren ha usato anche nelle ultime tre gare. Oltre alle coperture, l'altra componente tecnica responsabile di questo calo è l'ormai notissimo ass damper', sorta di ammortizzatore anteriore abilmente sfruttato dalla Renault e appena messo sotto esame dalla Federazione Internazionale. La rinuncia pare aver destabilizzato monoposto e team, al punto da spingere Pat Symonds, responsabile tecnico transalpino, a chiedere una deroga alla Fia, cui ha fatto seguito l'ok della federazione nmondiale. L'obiettivo? Utilizzare il sistema in Ungheria, in attesa che (dopo il Gp) la commissione tecnica si pronunci definitivamente.

Marco M. Nagliati

Nico: «Stabilità e continuità sono fondamentali per la carriera di un pilota»

Il pilota Wurz mentre si fa truccare da una sorta di stregone

Mentre Webber a fine stagione lascerà la scuderia britannica che punta al rilancio

La Williams punta ancora su Wurz e Rosberg

BUDAPEST La Williams F1 ha confermato per la prossima stagione i piloti Alex Wurz e Nico Rosberg. La coppia Wurz/Rosberg avrà a disposizione i motori Toyota nel 2007. «Il 2006 è stato un anno difficile - ha commentato Frank Williams - finora e tutti e tre i nostri piloti hanno dimostrato un enorme impegno. Comunque, intravediamo un incremento delle prestazioni che siamo determinati a mantenere. Insieme al nostro recente annuncio sulla partnership con la Toyota stiamo iniziando a mettere in atto mosse per rendere più competitivo il team per il resto di questa stagione e in futuro. Alex ci ha portato un'importante conoscenza della vettura ed è un eccellente interlocutore dei nostri ingegneri, è risultato ultra-competitivo nei venerdì di libere.

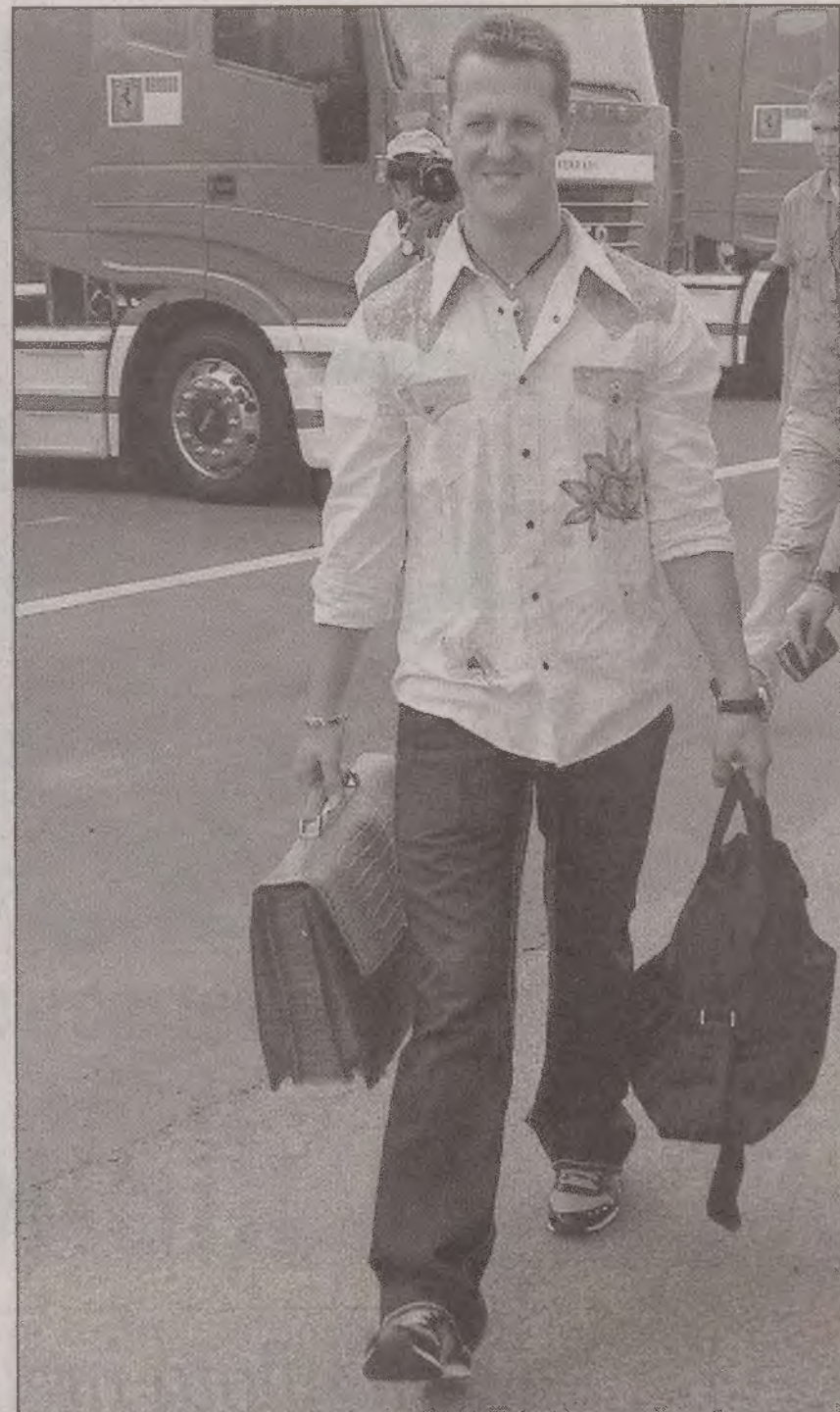
«Sarà un pilota da gara fantastico ed è uno dei pochi uomini che ho visto lottare ruota a ruota con Michael Schumacher ed uscirne vincitore. Scegliere di tenere Nico per la prossima stagione non è stata una decisione difficile. È apparso molto promettente nella sua prima stagione e so che crescerà ad ogni gara. Mentre provo grande piacere nel confermare Alex e Nico per la prossima stagione, devo anche ringraziare Mark Webber per il suo contributo nelle ultime due stagioni. So che Mark darà il massimo fino alla fine della stagione e gli auguro il meglio per il suo futuro».

Più che soddisfatto Alex Wurz: «Il mio habitat naturale sono le corse, quindi non potrei essere più felice per aver ricevuto la fiducia della Williams per la prossima stagione. Di sicuro conosco bene il team avendo preso parte ad ogni Gran Premio di questa stagione, ma ora il mio ruolo acquista un'ulteriore responsabilità alla luce di questo'annuncio».

Nico Rosberg ha così commentato la riconferma: «Stabilità e continuità sono molto importanti per me nelle prime fasi della mia carriera in F1, quindi sono davvero contento che il team abbia fatto le sue scelte per il prossimo anno, sono anche lieto di continuare a lavorare con Alex. Ho imparato molto dal team e spero di aver contribuito, ma ora abbiamo le basi per poter progredire ancora nelle rimanenti gare di questa stagione e soprattutto nella prossima».

Le quote Nella classifica piloti, Schumacher, distante ora solo 11 punti dallo spagnolo, torna favorito come vincente mondiale e passa da 2.75 a 1.60, mentre la quota di Alonso sale da 1.15 a 1.80. Nella graduatoria costruttori, la Renault ha subito un duro colpo con la doppietta ferrarista e la quota della casa francese schizza da 1.25 a 2.25, mentre il trionfo di casa Maranello è quotato ora a 1.33 e non più a 2.50.

A sinistra Jean Todt al suo arrivo a Budapest; qui sopra i meccanici del Cavallino; a fianco Schumi in «borghese»

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO D'UNGHERIA *Il fuoriclasse della Ferrari ora è il favorito numero uno per la vittoria*

Schumi: «Sfruttiamo il momento»

L'obiettivo è di annullare al più presto lo svantaggio in classifica

BUDAPEST Il trionfo a Hockenheim ha convinto gli allibratori inglesi a rivedere drasticamente le loro quote. Adesso il favorito per il mondiale è Michael Schumacher. Che è arrivato caricatissimo a Budapest: «Se pensate a come stavamo prima di Indianapolis, la situazione ora ti dà una bella spinta. Adesso è molto più realistico pensare di essere in lotta per il mondiale. Così non ci si arrende, ma si lotta fino alla fine. Ed io adoro essere nella posizione di chi deve combattere».

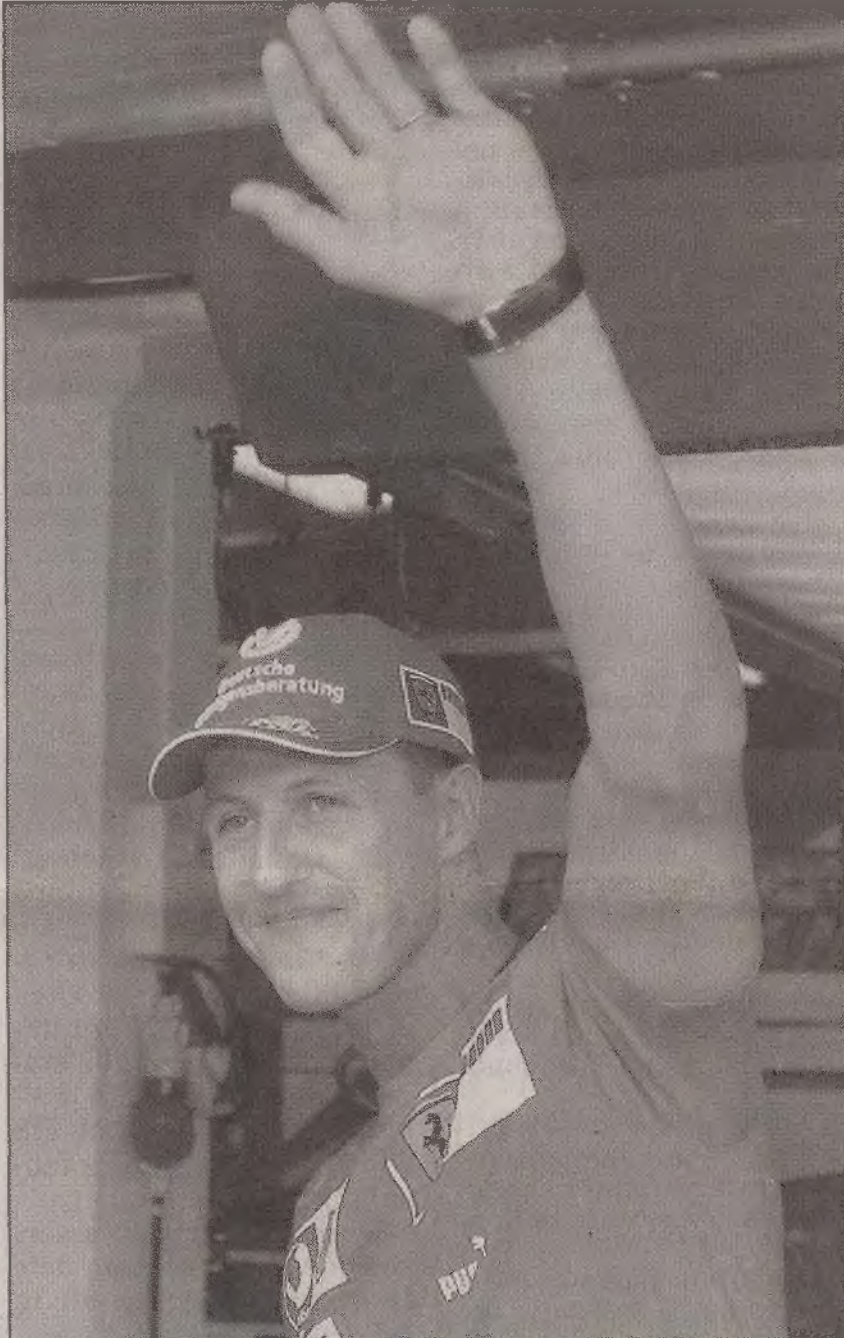
I punti di distacco da Fernando Alonso sono ancora 11, ma le tre vittorie consecutive (con due doppiette), il blocco dei test, l'incertezza regolamentare sul 'mass damper', il recupero della Bridgestone e la tradizionale forza della Ferrari sul tortuoso circuito ungherese sono tutte carte a favore del tedesco in rosso.

«Forse non sarebbe suonato molto bene se all'inizio della stagione aveste detto che sarei stato contento di avere 11 punti di ritardo nel mondiale - dice Schumi - Invece lo sono, visto tutto quello che è successo recentemente ed il modo in cui il distacco è piombato da 17 a 11 punti. Penso che abbiamo un pacchetto macchina-gomme-motore che per le prossime corse è veramente molto buono».

Michael è il favorito

C'è chi è convinto che il salto di qualità della F248 sia tutto merito della Bridgestone. Ma Schumi non è d'accordo: «Non sono sicuro che dipenda solo dalle gomme. Sono sicuramente molto importanti. È vero che anche Williams e Toyota sono molto più forti adesso. Ma la situazione è un'altra: prima del blocco dei test abbiamo fatto un ottimo lavoro e siamo stati in grado di capire esattamente cosa fare per far lavorare al meglio la macchina e capirla meglio. Sono convinto che abbiamo una gran macchina, che con la gomme Bridgestone lavora perfettamente».

Da Hockenheim è uscito prevedendo che nelle prossime due-tre corse la Ferrari avrebbe conservato il vantaggio mostrato in Germania. «Ma sono sicuro che la Renault non si arrenderà - avverte il tedesco - Faranno di tutto per tornare in alto e coglieranno le loro opportunità. È per questo che è importante che noi sfruttiamo il momento e cerchiamo di ridurre il distacco a zero, o magari costruiamo anche un vantaggio per quando loro torneranno in forma, sfruttando la nostra posizione attuale di forza».

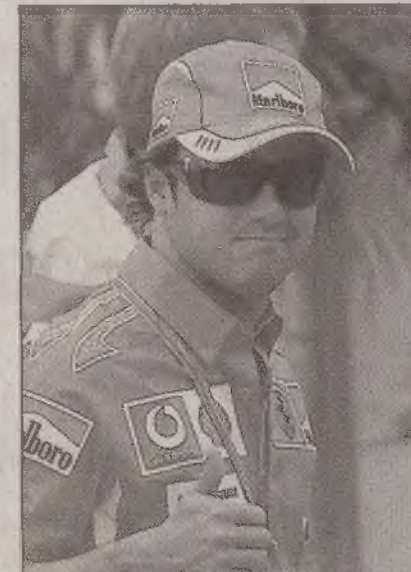
Ed in Ferrari non sembrano turbati dalle condizioni meteo, decisamente diverse dalla solita «fornace» in cui si corre il gp d'Ungheria: temperature poco al di sopra dei 20 gradi e persino qualche possibilità di pioggia. «Le temperature hanno poco a che vedere con il rendimento delle nostre gomme - spiega ad esempio Felipe Massa - La questione è semplicemente quella di portare le gomme giuste sulla pista giusta». E se così sarà anche a Budapest come a Hockenheim, l'obiettivo del brasiliano è chiaro: «Spero di avere un'altra possibilità di conquistare la prima pole position della mia carriera».

Schumi mentre saluta il pubblico

IL PERSONAGGIO

L'ottimismo del brasiliano: «Pneumatici giusti per ogni situazione»

Massa: «Michael può farcela»

BUDAPEST Felipe Massa ha incontrato i rappresentanti dei media qualche giorno dopo averli lasciati ad Hockenheim. L'unica differenza è che, contrariamente alle aspettative il fine settimana di Budapest sembra essere più fresco di quello appena vissuto in Germania.

L'aria si aggirava intorno ai 20 gradi e sul tetto del Motorhome media della Scuderia Ferrari Marlboro si sentiva il rumore della pioggia, quando il brasiliano ha incontrato i giornalisti: «Nelle ultime tre gare - ha esordito - abbiamo dimostrato di essere molto competitivi e sarebbe bello continuare ad esserlo in questo fine settimana». Massa non pensa che le temperature possano influenzare le prestazioni della 248 F1: «Il caldo c'entra ben poco - ha ammesso - ad esempio in Canada la temperatura era alta ma le gomme della concorrenza hanno lavorato molto bene. È questione di portare le gomme giuste per la specifica pista. Spero che qui potrò realizzare la prima pole della mia carriera, cercherò di partire davanti e fare una buona gara, per ridurre il distacco della Ferrari nella classifica Costruttori». Massa non vuole dare credito alle voci riguardanti il suo futuro con la Ferrari: «Non mi preoccupo di questo. Ci sono state così tante illazioni da quando sono arrivato qui che mi sono abituato e non ci faccio nemmeno più caso.

Felipe Massa

Per ora lavoriamo insieme e sono molto contento di come stanno andando le cose.

Pertanto tutto è ancora aperto e non verrà presa alcuna decisione nel breve periodo. So che sono rivesto un ruolo importante nella caccia ad entrambi i titoli. Abbiamo migliorato molto dall'inizio dell'anno ad oggi, basti pensare a come erano andate le prime tre gare».

«Ora abbiamo una monoposto molto affidabile e molto migliore sotto tutti i punti di vista. Non abbiamo mai smesso di lavorare e infatti nelle ultime tre corse i risultati si sono visti. Non è solo la macchina ad andare bene, mi sento bene anche io e sto migliorando di gara in gara, spero che continui così. Anche il mio rapporto con Michael cresce sempre più e sono felice che fino a qui non abbiamo avuto alcun problema». Infine, alla domanda se Michael sia in grado di vincere il Mondiale Piloti, Massa ha risposto: «Penso che possa farcela, è sicuramente difficile, come è stata difficile la stagione, ma Michael ha ben più di una possibilità di vincere».

A sinistra i meccanici Renault sistemano le gomme Michelin; sopra il polacco Kubica; a destra gli alettoni della Mclaren

GRAN PREMIO D'UNGHERIA *Il canadese sostiene di voler lasciare per problemi fisici*

Villeneuve a un passo dall'addio

Il pilota invece è in rottura con la Bmw Sauber. Tocca a Kubica

Jacques Villeneuve verso l'addio

BUDAPEST Villeneuve, campione al passo d'addio Ufficialmente problemi fisici ma con la Bmw Sauber è rottura Da astro nascente a pilota bollito. Non può essere questa la fine di Jacques Villeneuve, il monello figlio d'arte, diventato campione del mondo giovanissimo con la Williams nel 1997 umiliando l'odiato Michael Schumacher ed ora scaricato dalla Bmw Sauber. Al suo posto a Budapest scenderà in pista il collaudatore Robert Kubica, 21 anni, un'altra promessa della F1. Ufficialmente Villeneuve non si è ripreso dal botto del Gp di Germania. In realtà i manager del suo team pare abbiano colto la palla al balzo per lasciare a piedi un pilota scomodo, costoso e non più veloce come ai bei tempi.

Non è la prima volta che Jacques Villeneuve viene allontanato da una scuderia: accadde anche a fine 2003, quando la Bar Honda gli preferì il giapponese Sato.

Ironia della sorte, proprio da quel momento la squadra cominciò a fare risultati - soprattutto con Button - entrando a pieno diritto nell'elite dei top team.

Villeneuve restò alla finestra anche la stagione successiva, il 2004, a parte una parentesi con la Renault che lo chiamò a sostituire Trulli, anche lui licenziato a campionato in corso. Poi arrivò un grigio 2005 con la Sauber, mai competitiva, e infine il 2006 problematico ancora con la Sauber nel frattempo acquisita dalla Bmw.

Infine la sostituzione. Mario Theissen, direttore della Bmw, in proposito ha dichiarato: «Jacques ci ha fatto sapere che non è pronto per guidare. Kubica è il nostro test driver che è sempre molto veloce in prova. Vogliamo vederlo in gara. Non sappiamo ancora chi guiderà la nostra monoposto nelle altre gare...» Gli anni d'oro della Williams sembrano lontani anni luce.

La carriera folgorante del pilota canadese arrivato dagli Stati Uniti, dove vinse un campionato Indy e la 500 Miglia, pare essersi conclusa con poco onore nei bassifondi delle classifiche.

Per i suoi nemici Villeneuve ha avuto quello che si meritava: lasciare la Williams per la Bar, della quale era anche azionista, solo per i soldi fu un errore. In undici stagioni in F1 pare abbia incassato qualcosa come cento milioni di euro.

Per i suoi amici è solo stato sfortunato a finire in team poco competitivi ed ormai è a fine corsa. Il raffronto dei tempi sul giro tra lui e i suoi compagni di squadra sono stati quasi sempre a suo sfavore.

Paolo Boldrini

LE ALTRE SCUDERIE

Segnali di risveglio dopo il terzo posto conquistato sul circuito di Hockenheim

La McLaren di nuovo competitiva con Kimi

BUDAPEST E la McLaren finalmente ritorna competitiva Il Gp di Hockenheim ha restituito al Circus una McLaren protagonista. Il terzo posto di Raikkonen, condito dalla pole position di sabato, non sarà un risultato storico, rappresenta però un'inversione di tendenza rispetto alle recenti prestazioni del team di Woking. Per il finlandese sono sei punti (quest'anno comunque già conquistati in Bahrein, Gran Bretagna e Canada, oltre agli otto arrivati con il secondo posto a Melbourne) di grande sostanza, incamerati nonostante una Mp4-21 ricca di inconvenienti. Il più importante è occorso al sistema idraulico, costato problemi in fase di cambiata ed improvvisi cali di potenza.

Guai sotto stretta osservazione anche in vista dell' Hungaroring, tracciato in cui Pedro de La Rosa (da due gare titolare al posto di Montoya) cercherà altri

Kimi Raikkonen

Pedro de La Rosa

punti dopo i due marcati in Francia. Pare un risultato alla sua portata, come sembrava fosse anche in Germania, del resto, quando la pompa della benzina lo appiedò immediatamente.

VELOCITA' USA KO E' il momento delle scelte, più o meno grandi, per quanto riguarda il mercato piloti, tra voci e annunci. Quale che sia il destino di Villeneuve, il suo recitare da anni un ruolo di secondo piano suona come una ulteriore bocciatura ai piloti che negli ultimi anni sono passati dalla velocità Usa a quella del Circus. Nel corso di questa stagione in tal senso si è avuto un precedente clamoroso, con l'accantonamento in casa McLaren di Juan Pablo Montoya a favore dell'ex collaudatore Pedro de La Rosa all'indomani del Gp degli Stati Uniti. Montoya, è pur vero, non ha nemmeno vinto il mondiale pur avendo, come Jacques ai tempi della Williams, a disposizione fior di vetture. Il colombiano ha poi finito per soffrire il confronto col compagno di scuderia Raikkonen.

Curiosità A bordo di un ultra-leggero, il pilota Steve Jones ha battuto sia David Coulthard - su una Formula Uno - sia il pilota di SuperBike Jonathan Rea su un giro lanciato. Ai comandi del suo velivolo un «Extra 300S», Jones che gareggia nel «Red Bull Air Race World Series» ha completato il suo giro in un minuto e quattro secondi-circa 15 secondi piu veloce del record del 2004 che appartiene a Michael Schumacher.

Coulthard che ha avuto una buona partenza sulla sua RedBull, ha lasciato in terza posizione Rea a bordo della sua Honda 1000 che non poteva competere in frenata.